FUTURO VERMELHO DE RONDÔNIA: TUDO O QUE VOCE QUERIA SABER SOBRE A CHINA E TINHA VERGONHA DE PERGUNTAR SOBRE O MAIOR IMPORTADOR DE CARNE E SOJA DO MUNDO.



Torquato Verissimo Neto ADM. 3480/RO

A primeira imagem que me vem à cabeça quando penso na China e a do Panda Gigante das montanhas de Wolong e certamente de muitos leitores a figura do engraçadíssimo Jack Chan. Não obstante, a China não é só isso. É voz corrente que o chamado “milagre da China” que transformou a China milenar – um gigante asiático pobre e atrasado no maior mercado consumidor do mundo – teve sem sobra de dúvida dois grandes lideres como: Mao Zedong e Deng Xiaoping no comando para propor a abertura da Nova China. Em outubro de 1949 Mao criou a Republica Popular da China e de lá pr’a cá houve uma revolução que despertou o gigante que abriu suas portas para o mundo ainda que timidamente, mas foi só em 1978 com Xiaoping que o processo de Reforma política e Abertura fez com que os olhares do Mundo se voltassem para lá. Basta mencionar que 90% das 500 maiores empresas do planeta se fixaram em solo chinês nas últimas décadas.

Hoje com uma população de mais de 1,4 bilhão de habitantes e com desenvolvimento econômico global de 10% anual e claro que tudo mundo quer ir vender seu peixe na terra do PANDA.

Mesmo com toda essa abertura a China ainda é um país relativamente fechado e seu idioma uma barreira quase que intransponível para os empresários do Novo Mundo que almejam vender seus produtos neste mercado tão cobiçado atualmente. A cultura milenar chinesa sempre foi objeto de estudos séculos afora, no entanto, o resto parecia de pouco interesse até o "boom" econômico. Se a distância e o isolamento sempre foi motivo para os países deixarem de lado esse gigante comercial – agora é a hora de uma aproximação estratégica principalmente para o Brasil que se tornou seu maior parceiro comercial desembarcando lá boa parte da carne e soja que ajudaram o Brasil a se firmar como o maior produtor mundial desses dois produtos que hoje é o orgulho de nossa "brava gente brasileira."

Em que pese todo o aparato logístico que existe na China para transportar toda sua produção de maneira rápida e eficaz, não há como produzir alimentos para tanta gente – a multiplicação dos peixes será feita pelo parceiro comercial que melhor se adaptar as condições do mercado chinês que exige cada vez mais eficiência na entrega, coisa que para o Brasil se tornará no maior gargalo em pouco tempo em consequência da politica vergonhosa que se aplicou aqui ao abandonar o transporte ferroviário em favor do rodoviário para beneficiar os donos das montadoras de automóveis que queriam se instalar aqui em troca de meia-dúzia de tostões. Mas quem é esse gigante asiático que colocará Rondônia em um patamar privilegiado entre os demais Estados da federação?

Rondônia está na mira deles e várias comitivas de empresários chineses visitam o Estado frequentemente. Se agronegócio vai bem por aqui, está na hora dos empresários rurais conhecerem melhor esse novo parceiro comercial que chegou ao século XXI como a segunda maior economia do planeta, atrás só dos Estados Unidos que passa por um forte período de declínio econômico e vem paulatinamente reduzindo o volume de importações não só do Brasil bem como do resto do mundo. Trata-se do fim da hegemonia americana e um soco no estomago da politica hostil adotada pela Casa Branca nas últimas décadas. A China tem hoje um quinto da população mundial o que representa 1.4 bilhão de bocas para alimentar. Secularmente conhecida por suas grandes invenções como a pólvora e a porcelana a China Imperial mergulhou profundamente em um longo período de guerras que a levou ao caos econômico e ao enfraquecimento politico caindo sobre o domínio britânico e americano no século XX.

Nessa nova era de desenvolvimento a China se mostra para o mundo como uma nação aberta para o capital estrangeiro e os chineses dispostos a investirem em novos mercados fora da Ásia.

Um pouco sobre a história da China e suas cidades onde o velho e o moderno formam a nova China. Beijing ou Pequim como é conhecida no ocidente é a capital com a famosa Praça Tiananmen, a Cidade Proibida e lá também se encontra a parte mais bem conservada da grande Muralha da China. Kummin e o portão de entrada para a antiga "Rota da Seda". Em Xian se encontra os guerreiros de Terracota uma das maiores descobertas arqueológicas da história. São 7000 estátuas de argilas de tamanho real dos antigos guerreiros chineses feitas em homenagem ao primeiro Imperador Ying Zheng da dinastia Qin (259 a 210 a.C). A antiga Shangai é hoje uma cidade moderna com seus belíssimos prédios no estilo "Arte Decô" se tornou a "Paris do Oriente". HangZhou se orgulha de produzir o melhor chá do país. ChengDou e aterra do Panda Gigante e também do Budha gigante.

Em Datong acha-se mais de 5000 estátuas do Budha e em Lesham está a maior delas. Já em Luoyng fica o famoso templo de Shaolim o berço do Kung-fu chinês. SuzHou mundialmente conhecida como a "Veneza do Oriente" também e famosa pelo seus canais e belos jardins. LangZou é a capital da província de Guansu fica nas margens do Rio Amarelo que os chineses o chamam carinhosamente de Rio-Mãe. A cor vermelha é de preferência nacional vê-se por toda parte: nos letreiros comerciais, nas praças, cerimonias de casamentos, nas paredes da Cidade Proibida, nos palácios e nos templos além da bandeira nacional. Basta lembrar que o país ainda é conhecido fora da Ásia como a China Vermelha em consequência da guerra civil de outrora e o forte exercito vermelho que dominou a China comunista durante décadas.

RONDÔNIA NA ROTA DA SOJA

A "estrela do norte" como no poema de Eráclito Rodrigues que nasceu em 1909 (ex-inspetor de cargas da EFMM) ao escrever nostalgicamente sobre o fim da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré representa hoje uma verdade na vida dos cidadãos que transformaram essa terra inóspita e vazia à época num celeiro mundial de produção.





A história desse estado não pode ser contada sem antes delinearmos aqui ainda que em poucas linhas - a façanha do homem para dominar esta parte da Amazônia selvagem com a construção de uma estada de ferro para explorar os seringais da região e facilitar o transporte de mercadorias e do próprio látex que era explorado na vizinha Bolívia também.

Em uma mensagem via telegrafo ao jornal NEW YORK HERALD de 3 de janeiro de 1878 o mundo ficou sabendo que empresas britânicas e americanas construiriam no meio da floresta amazônica uma estrada de ferro que sangraria a selva no meio numa distancia de 400 Km para contornar o trecho encachoeirado do Rio Madeira que dificultava o movimento fluvial entre Belém do Pará e Vila Bela, capital da nova capitania de Mato Grosso na Rota do Ouro em 1731. Basta lembrar que o Bandeirante Raposo Tavares havia passado por essas “bandas” em 1648 arrastando os barcos por terra para escapar do trecho de 20 cachoeiras assassinas.

Os irmãos Keller famosos engenheiros alemães desembarcaram aqui em 1867 para estudar a região para a construção da obra a pedido do governo brasileiro.

Em 1872 a companhia inglesa Public Work chega a Santo Antônio e inicia a obra. Os ataques dos Índios, a malária e outras doenças tropicais fizeram com que eles desistissem da obra. Os irmãos Collins da empreiteira norte-americana P.&.T Collins chegam em 1978 e abandonam o empreendimento um ano depois deixando para atrás muito material para construção das linhas e locomotivas. Outra vez, a malária e os índios assustaram o Grupo. Em 1903 o Brasil negocia o Estado do Acre que pertencia à Bolívia em troca da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré que possibilitaria os bolivianos exportar via Oceano Pacífico. Mas somente em 1907 a obra e retomada sobre o comando do empresário Percival Farquhar que contratou nos Estados Unidos a companhia de engenharia May, Jekyll & Randoph. Farquhar adotou uma estratégia diferente dos seus antecessores, primeiro construí o moderno Hospital da Candelária e uma infraestrutura que possibilitou a criação de um núcleo urbano com casas, usina elétrica a vapor, fábrica de gelo, oficinas da ferrovia, caixas d'águas e cais para os navios que chegavam dos Estados Unidos carregados com trilhos, locomotivas, vagões, e materiais de todo o tipo para a obra, bem como trabalhadores de toda a parte do mundo como: Alemães, espanhóis, gregos, chineses, japonês, italianos, portugueses, indianos e negros da ilhas das Antilhas e Caribe. 22 mil trabalhadores trabalharam na obra que foi concluída em 5 anos (1907-1912). Estima-se que morreram aqui de 1800 a 6000 mil homens (um pr'a cada dormente segundo a lenda) que vieram pr'a cá para ganhar à época 2 dólares por dia. A crise econômica mundial de 1929 afetou severamente a E.F.M.M que passou a funcionar de forma precária ate 1931 quando os ingleses a entregam a para o governo brasileiro. Sempre com déficit em 1972 o governo substitui a ferrovia por uma rodovia. Era o fim da maior obra americana fora dos Estados Unidos e desde então está abandonada abraçada pela selva que outrora fora cortadas pelas gigantes locomotivas.

Porto Velho capital de Rondônia foi fundada por Percival Farqhuar com a criação do núcleo urbano da E.F.M.M é as demais cidades ao longo da BR-364 idealizada por Roquette Pinto seguindo o traçado da linha de telegrafo Cuiabá-Amazonas (1907- 1915) sob a chefia do Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon a quem esse estado deve seu nome.

Ao longo da linha de telegrafo surgiram as primeiras cidades do Estado como: Ariquemes, Jaru, Ouro Preto, Ji-paraná e Vilhena. Na década de 70 começa, de fato, o processo de colonização de Rondônia quando o INCRA cria o primeiro projeto de assentamentos dos colonos que vinham aos milhares de todas as partes do Brasil, principalmente do Sul. Esse novo Eldorado só se transforma em Estado em 4 janeiro de 1982 deixando de fazer parte do antigo Território Federal do Guaporé. Cria-se aí as bases para esse Estado que em que pese tantas vissitudes ao longo da sua história se transforma em um celeiro de produção em 3 décadas. A visão progressista do Estado é fruto da "gente" trabalhadora que aqui se estabeleceu e não da politica conservadora que tem sido um câncer pr'a nossa gente. Rondônia tinha tudo pr'a dar errado - dominada por bando de políticos corruptos, vai na contra mão, graça a audácia do seu povo trabalhador. Parafraseando Pero Vaz de Caminha escrivão de Cabral se pode dizer que aqui se plantando tudo. E, foi isso que essa gente fez. Passou o ciclo do Ouro, da borracha, da agricultura de subsistência, do café e do cacau. Agora é a hora do boi e da soja que vem transformando o campo com sua pecuária de precisão e a sojicultora além dos padrões americanos de produção. Com crescimento acelerado a pecuária rondoniense com mais de 12 milhões de cabeças se profissionalizou, atraiu novas unidades frigorificas (já são 22) e superou o Estado do Rio Grande do Sul(o que o coloca ente o 7 maiores do Ranking) em volume de exportação de carne bovina - mesmo com insumos mais caros e fatores climáticos desfavoráveis ao fazendeiro. No entanto, isso só foi possível com a fase de mecanização pela qual o Estado está passando o que vem permitindo a implantação do sistema de integração lavoura-pecuária que se observa claramente ao longo da BR-364.

Grandes extensões de pastagens degradadas se tornaram nos últimos anos em novas pastagens e campos verdejantes de soja. A industrialização rural e um fenômeno recente na região e os investimentos tem mudado a cara do Estado. Vê-se aqui e ali silos gigantescos sendo construídos nos municípios na rota da soja. Esse novo Eldorado possui cerca de cinco milhões de hectares de terras abertas prontas para a produção agrícola com custos de mecanização, adubação e irrigação relativamente baixos em função da usina de calcário localizada em Espigão do Oeste. Apesar do volume de 600 mil toneladas de soja em 2013 ser pequeno o Estado por produzir até 30 vezes mais nas próximas décadas se os preços continuarem cada vez mais atrativos, e os investimentos em infraestruturas se consolidarem como vem sendo alardeado pelo Governo,

mormente em armazenagem, rodovias e ferrovias além da consolidação da hidrovia do Rio Madeira para escoar toda essa produção para o resto do Mundo.



A soja do Cone Sul sempre teve problemas para chegar ao porto da capital devido às péssimas condições de trafegabilidade da BR-364. Agora, com metade dos municípios rondonienses plantando soja – em números já com uma área de cultivo superior a 180 mil hectares, o trafico pela rodovia que já e insuportável pode entrar em colapso e a produção se perder na “roça”. Não é admissível que um Estado como Rondônia com tudo que foi exposto acima e PIB na casa de 23 bilhões na mira do dragão asiático perca este mercado pelo descaso politico que a meu ver – é de fato – o problema mais grave que o Estado tem para solucionar se quiser ficar entre as 5 ou 7 estrelas mais brilhante e progressista da nossa bandeira Nacional já que é a estrelinha do Norte.